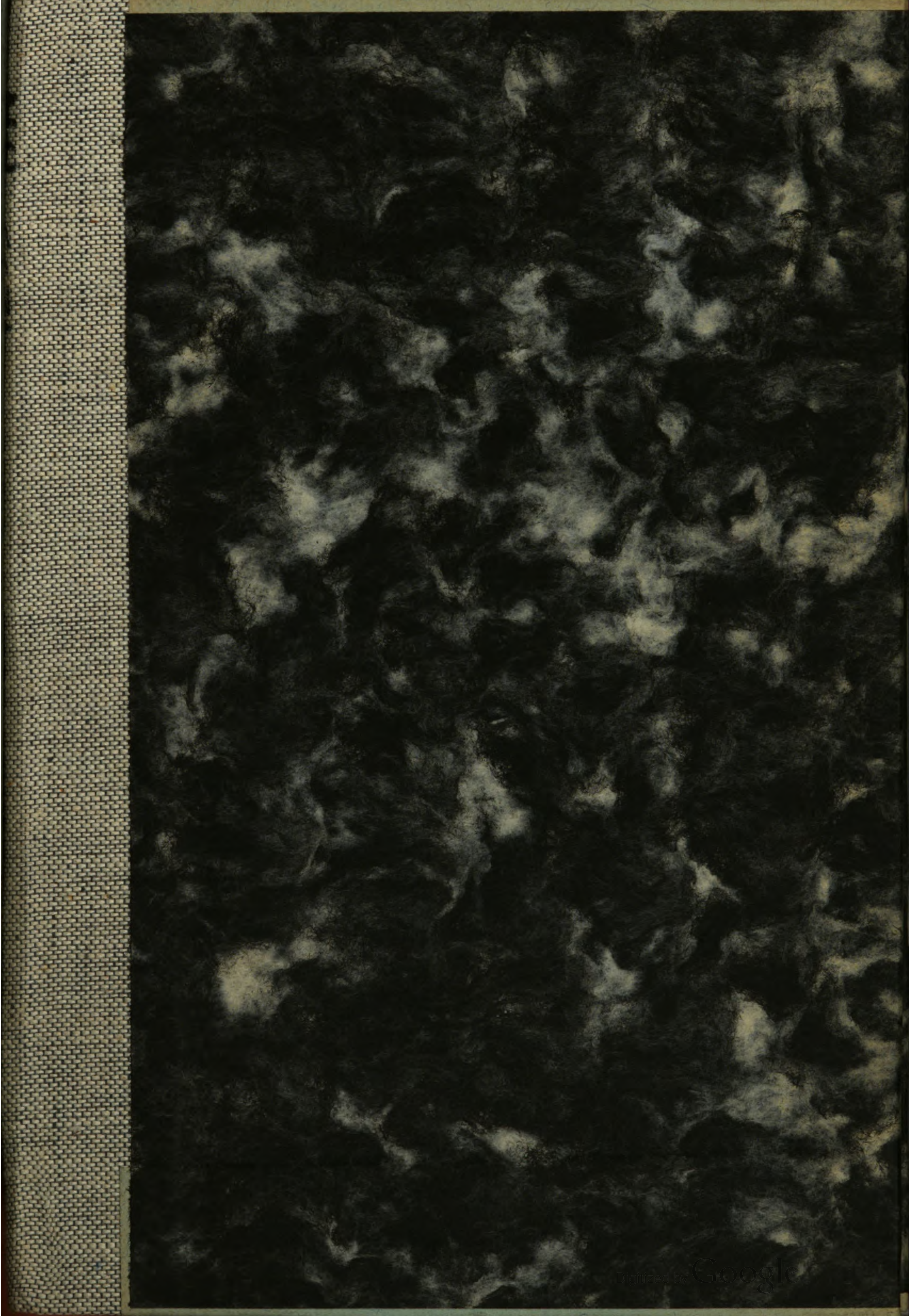




AMÉLIORATION

DE LA

RACE CHEVALINE

EN BELGIQUE.

AMÉLIORATION

DE LA

RACE CHEVALINE

EN BELGIQUE.

DE L'INTRODUCTION DES ÉTALONS DE GROS TRAITS DANS LE HARAS,

PAR

CH. JACQUET.

BRUXELLES,
IMPRIMERIE DE CHARLES LELONG,
Rue du Commerce, 25.

1862

AMÉLIORATION

DE LA

RACE CHEVALINE

EN BELGIQUE.

J'ai signalé, en 1854, la rareté d'étalons de gros traits et la nécessité d'en placer dans le haras, afin de conserver les types de nos différentes races, et de contribuer à remplir les vides qui étaient constatés dans différentes localités. Le gouvernement donna la préférence au système de primes de conservation et autres, décernées aux propriétaires des étalons reconnus les meilleurs dans les concours officiels. Sept années se sont écoulées depuis, et il m'a semblé qu'il était temps de constater les résulats que ce système a donnés, et dans quel état notre espèce chevaline de gros traits se trouve. Pour arriver à cette constatation, je ne me servirai que des chiffres officiels, extraits des bulletins du Conseil supérieur d'agriculture.

Voici le tableau du nombre d'étalons de gros traits présentés et approuvés par les commissions de 1849 à 1859 inclus.

ANNÉES.	ÉTALONS PRÉSENTÉS.	ÉTALONS ADMIS.
1849	1,286	973
1850	1,063	827
1851	918	757
1852	815	650
1853	767	605
1854	817	747
1855	858	665
1856	995	793
1857	987	783
1858	1,002	786
1859	914	772

La province de Liége, n'ayant jamais admis les règlements du gouvernement adoptés par les autres provinces, n'est pas comprise dans ce tableau.

Nous y voyons qu'en 1849, 1,286 étalons de gros traits furent présentés aux commissions et que 973 furent admis; en 1854, date où fut inauguré le système des primes de conservation, 817 seulement furent présentés et 747 admis, ce qui constate une diminution de 226 étalons admis annuellement. Une situation aussi fâcheuse émut le public agricole; des réclamations furent faites; le parlement s'en occupa, et le gouvernement résolut de donner satisfaction aux réclamations. Deux systèmes furent proposés : d'un côté, il fut question de placer des étalons de gros traits dans le haras, comme cela avait eu lieu précédemment; d'un autre, on proposa de décerner des primes de conservation aux propriétaires des étalons primés. Le gouvernement donna la préférence à ce dernier. Depuis cette époque, 60,000 francs, dont 40,000 donnés par le gouvernement et 20,000 par les provinces, furent distribués. Ce système a-t-il été suffisant pour améliorer la situation de 1854? nous ne le pensons pas, puisque à cette époque nous possédions 747 étalons admis et qu'en 1859 ce nombre ne s'élève qu'à 772, ce qui constate encore

une différence en moins sur 1849 de 201 étalons après cinq années passées sous le système des primes de conservation : veut-on une preuve plus évidente de la diminution de notre espèce chevaline, consultons son mouvement commercial.

Voici le tableau exact des importations et des exportations des chevaux et poulains de 1851 à 1860 inclus, époque à laquelle la statistique a été faite avec soin. En divisant ces dix années en deux séries de cinq ans, j'ai voulu constater par une moyenne quelle a été la diminution de notre exportation dans ces dernières années.

ANNÉES.	CHEVAUX ET POULAINS.		
	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	DIFFÉRENCE EXPORTÉE.
1851	2,618	16,549	13,931
1852	3,411	16,926	13,515
1853	3,955	22,186	18,231
1854	4,246	20,043	15,797
1855	3,597	14,801	11,204
TOTAUX. . .	17,827	90,505	72,678
1856	3,763	14,196	10,433
1857	3,604	14,324	10,720
1858	3,130	12,031	8,901
1859	4,213	15,380	11,167
1860	3,549	12,949	9,400
TOTAUX. . .	18,259	68,880	50,621
Totaux des 5 premières années.	17,827	90,505	72,678
Totaux des 5 dernières années.	18,259	68,880	50,621
Différence. . .	432	21,625	22,057

Les importations sont restées à peu près les mêmes, 432 chevaux et poulains ont été importés en plus sur les cinq dernières années, tandis que les exportations, en y ajoutant ces 432 chevaux, ont diminué sur la dernière série de cinq ans, de 22,057 chevaux et poulains, ce qui fait une diminution annuelle de 4,413 chevaux et poulains, et comme le mouvement des poulains est resté à peu près le même, c'est sur les chevaux que cette diminution a eu lieu. On peut donc, sans exagération, les estimer à 600 francs pièce, ce qui fait une perte nette annuelle de 2,647,800 francs pour notre agriculture. Ces 4,413 chevaux qui manquent à notre exportation, auraient pû être produits cependant, et même plus, par les 200 étalons que nous avions en plus en 1849.

Plusieurs causes ont contribué à cette diminution, d'abord, la division des terres, qui se fait sur une grande échelle, supprime les grandes fermes, où l'on entretenait ordinairement un et même deux étalons. Les petits cultivateurs, qui n'ont que deux ou trois juments, se décident difficilement à acheter à haut prix un étalon, à l'entretenir à grands frais; ils doivent donc chercher au dehors et n'ont pour toute ressource que les étalons des rouleurs qui en font un objet de spéculation et de bénéfice. Ces étalons sans généalogie, venant d'écuries inconnues, n'ont ordinairement que des qualités apparentes, destinées à tromper les yeux du vulgaire; les étalons de premier ordre sont trop coûteux pour que les rouleurs les achètent; leurs chevaux faisant des montes trop souvent répétées, sont vite épuisés et leurs produits en ont les défauts; aussi les cultivateurs intelligents n'y ont-ils aucune confiance et sont surpris de l'espèce de protection dont ils sont entourés.

M. le comte d'Aure les apprécie de cette manière dans un rapport qu'il vient d'adresser à M. le directeur général des haras de France :

« A l'époque de la saillie, la campagne est parcourue par

des étalons rouleurs conduits par un conducteur plus ou moins habile; ce conducteur, connu dans le pays percheron sous le nom de *meneur,* va de ferme en ferme solliciter la clientèle; n'étant le plus souvent que locataire de l'étalon qu'il conduit, il est par conséquent intéressé à produire le plus de poulains possible, et il abuse de l'étalon au point de lui donner de 120 à 150 juments qui doivent être saillies chaque fois qu'elles demandent le mâle. Ce cheval saillit toutes les juments de la même contrée, sans distinction, les grosses comme les légères, les grandes comme les petites, celles qui sont mal conformées et qui ont des tares, comme celles qui sont intactes; il résulte de cette manière d'opérer que les bons chevaux deviennent de plus en plus rares. »

Une autre cause qui a fait diminuer le nombre de notre espèce chevaline, c'est le haut prix de la viande; les cultivateurs ont jugé qu'il y avait plus de bénéfice d'élever ou d'engraisser des bœufs que d'élever des chevaux; leur fumier vaut mieux et les soins à donner exigent un personnel moins nombreux; à ces causes est venue se joindre la construction des chemins de fer. Malgré l'opinion assez répandue qu'il faut plus de chevaux depuis la création des voies ferrées qu'auparavant, nous nous permettrons d'être d'un avis contraire. Pendant le temps qu'a duré leur construction, beaucoup de chevaux y ont été employés, mais dès leur achèvement, ces chevaux ont dû être vendus et livrés à la circulation et ont jeté une certaine perturbation dans le commerce, et si aujourd'hui le cheval de gros traits de première qualité est cher, c'est à sa rareté qu'il faut attribuer ce prix et non à une augmentation de travail où il est nécessaire. Un seul exemple suffira pour le prouver. La ville de Bruxelles possède avec les faubourgs 700 chevaux environ de vigilante et environ 700 chevaux de remise, plus une centaine de chevaux de camion, qui font le service des stations des chemins de fer.

Ce chiffre de 1,500 est loin d'égaler le nombre de chevaux qui étaient employés au transport des matières pondéreuses entre Charleroi et Bruxelles par Waterloo, avant la construction des chemins de fer, nombre qui s'élevait à plus de 3,000 chevaux. On peut apprécier par ce seul fait de l'importance du transport des matières pondéreuses avant la construction des chemins de fer comparée avec le service des stations. Toutes ces causes tendent donc à faire diminuer l'élève du cheval, et si l'on n'y prend garde, nous sommes à la veille de perdre cette richesse nationale qui rendait nos voisins, il y a quelques années, nos tributaires pour près de 9 millions de francs. C'est donc le moment de faire les plus grands sacrifices possibles pour tâcher de regagner ce que nous avons perdu.

Sans critiquer le système des primes de conservation, on peut croire qu'il n'est pas suffisant pour retenir nos beaux étalons dans le pays, d'autant plus que les étrangers qui viennent nous les enlever, se décident aisément à rembourser les primes au-dessus du prix d'achat. N'avons-nous pas vu, il y a quelques jours, la Russie faire enlever nos jeunes étalons ardennais pour les faire servir à améliorer sa race; la France ne fait-elle pas la même chose pour nos étalons de première force; l'Angleterre n'enlève-t-elle pas tous les ans nos belles juments du pays de Furnes.

Le gouvernement, d'accord avec la province du Brabant, a fait venir, dans ces dernières années, des jeunes étalons boulonnais qu'il a fait vendre aux cultivateurs avec engagement de les garder; cette mesure, bonne en elle-même, en ce qu'elle procure aux cultivateurs l'occasion d'acheter ces étalons à meilleur compte, ne fait rien pour ceux qui n'en tiennent pas chez eux, et comme c'est le plus grand nombre, il faut donc les encourager à élever en leur donnant une protection plus efficace et plus complète.

Il y a une quinzaine d'années, le haras de l'Etat possédait des étalons de gros traits avec les étalons de sang destinés au croisement; ces étalons, choisis dans nos diverses races, représentaient les différents types de nos provinces. On était loin de s'en plaindre; le nombre en était petit, c'est vrai, mais on espérait qu'il augmenterait. Le haras, de cette manière, était rattaché aux intérêts agricoles. Les partisans du cheval métis, qui faisaient majorité dans les commissions et dans le comité supérieur d'agriculture, parvinrent à faire exclure les étalons de gros traits du haras, sous le prétexte qu'ils coûtaient trop à entretenir sans travailler et qu'ils coûteraient moins en les mettant chez des particuliers; si alors on avait consulté les cultivateurs, on aurait appris que les étalons de gros traits de grande valeur ne sont pas soumis dans les fermes à un travail régulier comme les autres chevaux, qu'on ne les fait travailler que légèrement en guise de promenade. Les étalons de gros traits furent donc exclus du haras. En 1854, les Chambres réduisirent le nombre d'étalons de sang entretenus dans le haras à 50, et le système des primes de conservation fut inauguré pour les chevaux de gros traits. Nous ne nous occuperons pas ici de la question du cheval croisé qui nous entraînerait hors du cadre que nous nous sommes tracé, nous pourrons l'examiner plus tard quand la question sera opportune, constatons seulement que quand le gouvernement donne seulement 40,000 francs de primes pour l'encouragement des chevaux de labour, il dépense près de 200,000 francs annuellement avec l'achat des étalons pour le haras de Gembloux.

Pour améliorer la race des chevaux de labour, amoindrie aujourd'hui comme les chiffres indiqués plus haut l'ont prouvé, nous voudrions voir placer dans le haras 50 étalons de gros traits de nos diverses races, de l'Ardenne, du Condroz, des Flandres, du Hainaut, du Brabant. Ces chevaux,

achetés dans leurs localités respectives, devraient avoir été primés dans les concours officiels, ils seraient placés en station avec les chevaux de sang au moment de la monte. Ces chevaux, dont on connaîtrait la généalogie et l'écurie d'où ils sortiraient, inspireraient la plus grande confiance aux cultivateurs, notre espèce s'améliorerait incontestablement et le nombre d'éleveurs augmenterait. On continuerait à décerner les primes de conservation et autres, que je considère comme très-utiles et même nécessaire, mais cependant insuffisantes.

Ces 50 étalons de gros traits dans le haras de Gembloux constitueraient une augmentation d'entretien d'environ 50,000 fr. par an. L'administration du haras étant toute formée, l'augmentation des frais administratifs serait peu considérable; en admettant que ces étalons aient une durée de huit ans, ce serait 6 à 7 étalons qu'on devrait acheter tous les ans pour remplacer ceux qui seraient réformés; au prix moyen de 2,000 francs chacun, ce serait donc une douzaine de mille francs à ajouter aux 50,000 francs. Les frais de premier établissement seraient d'abord l'achat des 50 étalons à 2,000 francs, soit 100,000 francs, plus une cinquantaine de mille francs environ pour la construction des écuries.

Que le gouvernement consulte les comices et les sociétés agricoles; qu'il consulte les cultivateurs et les éleveurs sérieux, et je ne doute nullement de l'assentiment presque général qu'ils donneront à ce projet.

Bruxelles, 15 janvier 1862.



